



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 19 mei 2020
(OR. en)

8122/20

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0096 (NLE)**

**AVIATION 85
CLIMA 88
RELEX 349**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	19 mei 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 219 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD tot wijziging van Besluit (EU) 2016/915 van de Raad wat betreft de referentieperiode die moet worden gebruikt om de toename van de CO2-emissies te meten, teneinde rekening te houden met impact van de COVID-19-pandemie in de context van Corsia

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 219 final.

Bijlage: COM(2020) 219 final



Brussel, 19.5.2020
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

tot wijziging van Besluit (EU) 2016/915 van de Raad wat betreft de referentieperiode die moet worden gebruikt om de toename van de CO₂-emissies te meten, teneinde rekening te houden met impact van de COVID-19-pandemie in de context van Corsia

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel is aangenomen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie en betreft een besluit tot aanpassing van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) over de Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) met betrekking tot de referentieperiode voor de meting van de CO₂-emissies (“de referentiewaarde”).

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag van Chicago en de Overeenkomst van Parijs

Het Verdrag van Chicago (hierna: “het verdrag” genoemd) regelt het internationaal luchtvervoer. Het is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzorg in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

De Overeenkomst van Parijs is in december 2015 gesloten door de Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag inzake klimaatverandering van de Verenigde Naties, en heeft tot doel de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot beduidend minder dan 2 °C in vergelijking met het pre-industriële tijdperk, en te streven naar een maximale stijging van 1,5 °C. Alle bedrijfstakken van de economie moeten tot deze emissiebeperking bijdragen, inclusief de internationale luchtvaart.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij beide verdragsteksten. De EU en haar lidstaten zijn partij bij de Overeenkomst van Parijs en hebben zich er gezamenlijk toe verbonden hun broeikasgasemissies te verminderen.

2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van internationaal luchtvervoer te bevorderen. De EU is ad-hocwaarnemer in veel organen van de ICAO (de algemene vergadering en andere technische organen).

2.3. De regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia)

De internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) inzake milieubescherming – Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) zijn tijdens de 214e zitting van de ICAO-Raad van 27 juni 2018 aangenomen als bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig Besluit (EU) 2018/2027¹ van de Raad hebben de lidstaten verschillen aangemeld bij de ICAO. Eén van de verschillen tussen Richtlijn 2003/87/EG en Corsia is dat Richtlijn 2003/87/EG van toepassing is ongeacht de nationaliteit van de exploitant van een vliegtuig. De richtlijn is in beginsel van toepassing op alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag

¹ Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad van 29 november 2018 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de eerste editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), PB L 325 van 20.12.2018, blz. 25.

van toepassing is. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen vluchten binnen en tussen lidstaten en/of landen van de EER.

In deel II, punt 3.2, van de SARP's ("CO₂-compensatievereisten") wordt voor de routes die onder Corsia vallen een "referentiewaarde" van de gemiddelde jaarlijkse CO₂-emissies in 2019 en 2020 bepaald.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Achtergrond

De voorliggende kwestie betreft de impact van de COVID-19-pandemie op de Corsia-referentiewaarde die wordt gebruikt voor de berekening van de toekomstige compensatievereisten voor exploitanten van vliegtuigen teneinde vanaf 2020 een koolstofneutrale groei te bereiken.

Het staat vast dat de huidige COVID-19-pandemie de CO₂-emissies van de internationale luchtvaart in 2020 aanzienlijk zal doen dalen. Tenzij de definitie van de Corsia-referentiewaarde wordt herzien, zou de pandemie die referentiewaarde aanzienlijk doen dalen, waardoor de compensatievereisten groter worden. Dit hangt uiteraard samen met het herstel van het internationaal luchtverkeer en de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot van het internationaal luchtverkeer.

Het Comité Milieubescherming en Luchtvaart van de ICAO (CAEP) heeft, op basis van verschillende scenario's, de kwantitatieve impact van de COVID-19-pandemie op de vraag naar emissie-eenheden (compensatie) in het kader van Corsia geanalyseerd en verschillende opties voor de referentiewaarde onderzocht.²

Uit de analyse door het CAEP van verschillende opties voor de referentiewaarde, gaande van een status quo, over het gebruik van de emissies in 2019 als referentie, een gemiddelde van meerdere jaren of geëxtrapoleerde ramingen van het emissieniveau dat in 2020 zonder de uitbraak van de coronacrisis zou zijn bereikt, bleek onder meer het volgende:

- De CO₂-emissies zouden in 2020 ongeveer 40 % lager liggen dan het in 2016 voorspelde niveau;
- De referentie-emissies met de huidige Corsia-referentiewaarde zouden ongeveer 18 % lager liggen dan in 2019;
- Een lagere referentiewaarde kan een significante impact hebben op de totale compensatievereisten:
 - Proeffase (2021-2023): van + 280 % bij een V-vormig herstelscenario tot + 150 % bij een U-vormig herstel met een permanente afname van het verkeer;
 - Alle fasen (2021-2035): van -45 % bij een V-vormig herstelscenario tot -24 % bij een U-vormig herstelscenario met een permanente afname van het verkeer;
- 2019 als referentie nemen, kan tot de volgende totale compensatievereisten leiden:

² Ook de IATA, de ICSA en andere organisaties hebben hierover studies uitgevoerd. Zie bijvoorbeeld:

<https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/>
of https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_Corsia_baseline_analysis.pdf

- Proeffase (2021-2023): tot 2023 bij de COVID-19-scenario's, nul tot zo goed als nul; en
- Alle fasen (2021-2035): van -9 % bij een V-vormig herstelscenario tot -32 % bij een U-vormig herstel met een permanente afname van het verkeer.

De CAEP-stuurgroep heeft de kwantitatieve analyse tijdens zijn bijeenkomst op 11 mei 2020 unaniem goedgekeurd met het oog op bespreking tijdens de 220e zitting van de ICAO-Raad in juni 2020.

3.2. Voorgesteld standpunt

Op basis van de momenteel beschikbare informatie³ en rekening houdend met de milieueffectiviteit ten aanzien van de doelstelling van de ICAO om vanaf 2020 koolstofneutrale groei te waarborgen, met de behoefte aan ondersteuning van Corsia in het licht van de COVID-19-pandemie en om te vermijden dat belangrijke pijlers van de Corsia-constructie bezwijken, alsook met het juridische proces binnen de ICAO, zou een voorzichtige eerste benadering erin kunnen bestaan het opzet van Corsia aan te passen door uitsluitend de CO₂-emissies van de internationale luchtvaart in 2019 als referentiewaarde te hanteren.

Een besluit van de ICAO-raad om de Corsia-referentiewaarde tijdens die zitting aan te passen, zou het signaal geven dat de ICAO stappen onderneemt om zich aan te passen aan de crisis en het voortbestaan en de deelname van de staten aan Corsia te verzekeren. Om een evenwicht te vinden tussen de urgentie van een besluit en het naleven van de ICAO-regels, kan een dergelijk besluit van de ICAO-Raad worden gevolgd door een schriftelijke raadpleging en formele goedkeuring tijdens de volgende (221^e) zitting van de ICAO-Raad.

Het kan passend zijn het opzet van Corsia in het licht hiervan op een aantal punten aan te passen, bijvoorbeeld:

- een overeenkomstige aanpassing van de optie om de emissies in 2020 te gebruiken als referentie voor het berekenen van de compensatievereisten tijdens de zogenoemde “proeffase”, d.w.z. de eerste drie jaar van vrijwillige deelname (2021-2023);
- een verduidelijking dat de sectorale groeifactor bij de berekening van de compensatievereisten voor een bepaald jaar niet negatief mag zijn, om te voorkomen dat negatieve compensatievereisten in één jaar de positieve vereisten in een ander jaar van dezelfde nalevingsperiode teniet zouden doen.

Sommige landen hebben aangegeven dat zij de mogelijke wijziging van de referentiewaarde zullen aangrijpen om te pleiten voor verschillende referentiewaarden voor verschillende landen, afhankelijk van hun ontwikkelingsniveau in het jaar van toetreding tot Corsia of van andere criteria. Een dergelijke wijziging zou indruisen tegen de beginselen van resolutie A40-19 en het Verdrag van Chicago en het daarin neergelegde non-discriminatiebeginsel en zou een groot risico op de uitholling van Corsia meebrengen.

Indien het meerdere jaren duurt om opnieuw het verkeersniveau van voor de crisis en de daarmee samenhangende emissies te bereiken, zal een hogere emissiereferentiewaarde in 2019 wellicht tot gevolg hebben dat de compensatievereisten tijdens de proeffase minimaal of nihil zijn. In dit verband zij eraan herinnerd dat Resolutie A40-19 van de Algemene Vergadering voorziet in een driejaarlijkse herziening van Corsia, een eerste maal in 2022. In

³ Met name van het CAEP van de ICAO.

de resolutie is bepaald dat bij die herziening de volgende elementen moeten worden beoordeeld: de vooruitgang die is geboekt bij de verwezenlijking van de ambitieuze doelstelling van de ICAO om de wereldwijde netto-koolstofemissies van de internationale luchtvaart vanaf 2020 niet verder te doen stijgen; de impact van de regeling op de markt en de kosten voor staten en vliegtuigexploitanten en op de internationale luchtvaart; de werking van de verschillende componenten van de regeling; mogelijke verbeteringen die de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs zouden ondersteunen, met name de temperatuurdoelstellingen op lange termijn; en mogelijke aanpassingen van de regeling om de toepassing te verbeteren, de efficiëntie te verhogen en de verstoring van de markt zoveel mogelijk te beperken.

Het belang van een dergelijke herziening wordt onderstreept door de noodzaak voor de vergadering om te waken over de coherentie met de ambitieuze doelstelling inzake CO₂-emissiereductie op de lange termijn.

Afhankelijk van het herstel van het internationale luchtverkeer en de mate waarin Corsia bijdraagt tot de beoogde daling van de CO₂-emissies op de lange termijn, kan het relevant zijn om het ambitieniveau van Corsia, eventueel met inbegrip van de referentiewaarde, bij een toekomstige herziening opnieuw te bekijken. Een verhoging van het ambitieniveau van Corsia zou sporen met het standpunt van de Unie zoals vervat in Besluit (EU) 2016/915 van de Raad.

Een wijziging in het standpunt van de Unie inzake Corsia, vanwege de COVID-19-pandemie, zou geen afbreuk doen aan de steun van de EU voor het beleid dat ten grondslag ligt aan de ambitieuze doelstelling van de ICAO, namelijk koolstofneutrale groei vanaf 2020, als vastgesteld in Resolutie A40-19 van de algemene vergadering.

4. VERENIGBAARHEID MET ANDERE BELEIDSTERREINEN VAN DE UNIE

Het voorgestelde besluit is in overeenstemming met en vormt een aanvulling op andere beleidsterreinen van de Unie, met name op het gebied van energie, milieu en vervoer.

5. RECHTSGRONDSLAG

5.1. Procedurele rechtsgrondslag

5.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst⁴.

5.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De wetgevingshandeling (Corsia-SARP's) die door de ICAO-Raad kan worden gewijzigd, is een handeling met rechtsgevolgen. De voorgestelde handeling kan een beslissende invloed hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn 2003/87/EG van het Europees

⁴ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

Parlement en de Raad. De beoogde handeling strekt niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

5.2. Materiële rechtsgrondslag

Overeenkomstig artikel 192, lid 1, en artikel 191 VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

5.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

5.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het klimaatbeleid, in de context van de internationale luchtvaart.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 192, lid 1, VWEU.

5.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 192, lid 1, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

tot wijziging van Besluit (EU) 2016/915 van de Raad wat betreft de referentieperiode die moet worden gebruikt om de toename van de CO₂-emissies te meten, teneinde rekening te houden met impact van de COVID-19-pandemie in de context van Corsia

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (“het verdrag”), dat tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.
- (2) Alle lidstaten van de Unie zijn overeenkomstsluitende partijen bij dat verdrag en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO.
- (3) De 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag inzake klimaatverandering van de Verenigde Naties heeft in december 2015 de Overeenkomst van Parijs vastgesteld, die tot doel heeft de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot beduidend minder dan 2 °C in vergelijking met het pre-industriële tijdperk en te streven naar een maximale stijging van 1,5 °C. Alle bedrijfstakken van de economie moeten tot deze emissiebeperking bijdragen, inclusief de internationale luchtvaart.
- (4) In 2016 is tijdens de 39e algemene vergadering van de ICAO bij Resolutie A39-3 besloten een wereldwijd marktgebaseerd mechanisme te ontwikkelen om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart te beperken tot het niveau van 2020. Het standpunt van de Unie ten aanzien van de opstelling en vaststelling van dat mechanisme en de verschillende gedetailleerde elementen daarvan, is vastgesteld bij Besluit (EU) 2016/915¹ van de Raad. Dit besluit weerspiegelt het feit dat de relevante besluiten die worden aangenomen door de ICAO-Raad, een bij een overeenkomst opgericht lichaam, rechtsgevolgen hebben. Zij kunnen bindend worden in overeenstemming met en binnen de grenzen van het verdrag en voor de Unie en haar lidstaten ook bindend worden op grond van bestaande internationale luchtvervoersovereenkomsten.

¹ Besluit (EU) 2016/915 van de Raad van 30 mei 2016 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen over een internationaal instrument dat moet worden opgesteld binnen de organen van de ICAO en dat tot doel heeft vanaf 2020 één wereldwijde marktgebaseerde maatregel toe te passen om de emissies van de internationale luchtvaart aan te pakken, PBL 153 van 10.6.2016, blz. 32.

- (5) Op 27 juni 2018 heeft de ICAO Raad, tijdens de tiende bijeenkomst van de 214e zitting van de ICAO-Raad, de eerste versie van volume IV van bijlage 16 bij het verdrag goedgekeurd: de internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) inzake milieubescherming – Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (“Corsia”). Deze tekst bevat onder meer de emissiewaarden die worden gebruikt voor de berekening van de groeifactoren (zowel de groeifactor voor de sector als de groeifactoren voor vliegtuigexploitanten). Die waarden zijn bepaald als het gemiddelde van de CO₂-emissies in 2019 en 2020 van de internationale luchtvaart die onder Corsia valt (per sector en per individuele vliegtuigexploitant).
- (6) Overeenkomstig Besluit (EU) 2018/2027² van de Raad hebben de lidstaten de ICAO in kennis gesteld van de verschillen tussen Richtlijn 2003/87/EG en deze normen en aanbevolen praktijken.
- (7) Het staat vast dat de huidige COVID-19-pandemie de CO₂-emissies van de internationale luchtvaart in 2020³ aanzienlijk zal doen dalen. Dat zal op zijn beurt leiden tot een aanzienlijke daling van de Corsia-emissiewaarden die voor de berekening van de groeifactoren⁴ worden gebruikt. Tenzij die waarden worden aangepast, zouden de compensatievereisten daardoor sterk stijgen, afhankelijk van het herstel van het internationale luchtverkeer en de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot van het internationaal luchtverkeer.
- (8) Het is tegelijk waarschijnlijk en belangrijk dat de ICAO-Raad tijdens zijn 220e zitting van 8 tot en met 26 juni 2020 een besluit neemt over de wijziging van de emissiewaarden die worden gebruikt voor de berekening van de groeifactoren in het kader van Corsia en met name over de referentieperiode. Als alternatief kan hierover een definitief besluit worden genomen tijdens de volgende zitting van de ICAO-Raad, de 221e zitting. Dat scenario zou zich kunnen voordoen als de ICAO-Raad van oordeel is dat een dergelijk besluit moet worden voorafgegaan door een schriftelijke raadpleging.
- (9) Net als Corsia zelf is elke inhoudelijke wijziging daarvan een besluit van een bij een overeenkomst opgerichte instantie, met rechtsgevolgen.
- (10) Hoewel de Unie en haar lidstaten consequent hebben gepleit voor een wereldwijd streefcijfer om de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart te beperken tot het niveau van 2020, is het jaar 2019 in de huidige omstandigheden de best vergelijkbare referentieperiode op basis van reële gegevens voor de monitoring van de langetermijndoelstelling van de ICAO voor een koolstofneutrale groei vanaf 2020, als vastgesteld in Resolutie A 39-3. Op basis van de op dit moment beschikbare gegevens, lijkt het tegen deze achtergrond, en met het oog op het behoud van voldoende steun en van de belangrijkste pijlers van Corsia, raadzaam om het jaar 2019 als enige referentieperiode te aanvaarden.

² Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad van 29 november 2018 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de eerste editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), PB L 325 van 20.12.2018, blz. 25.

³ De CO₂-emissies zouden in 2020 ongeveer 40 % lager liggen dan het in 2016 voorspelde niveau (ICAO CAEP, 11 mei 2020).

⁴ De referentie-emissies voor de huidige Corsia-referentiewaarden zouden ongeveer 18 % lager liggen dan in 2019 (ICAO CAEP, 11 mei 2020).

- (11) Het alternatief dat in het huidige debat naar voren wordt geschoven, verschillende referentiewaarden voor verschillende landen hanteren, afhankelijk van hun ontwikkelingsniveau, van het jaar van toetreding tot Corsia of van andere criteria, mag niet worden gesteund. Dit zou in strijd zijn met het non-discriminatiebeginsel, dat in Resolutie A40-19 wordt herhaald, en kan het voortbestaan van Corsia in zijn huidige vorm in gevaar brengen.
- (12) Daarom moet Besluit (EU) 2016/915 van de Raad worden gewijzigd om de Unie en haar lidstaten in staat te stellen het kalenderjaar 2019 als de enige referentieperiode te aanvaarden.
- (13) Het beginsel van de periodieke herziening blijft van toepassing. In dit verband zij eraan herinnerd dat Resolutie A40-19 van de Algemene Vergadering voorziet in een driejaarlijkse herziening van Corsia, een eerste maal in 2022. De relevantie van die herziening wordt groter naarmate de sector er langer over doet om opnieuw het verkeersniveau en de emissies van voor de crisis te bereiken. Als het herstel langzaam verloopt, zal de keuze voor 2019 als referentieperiode tijdens de proeffase van Corsia (2021-2023)⁵ waarschijnlijk tot gevolg hebben dat de compensatievereisten minimaal of nihil zijn. Het belang van een dergelijke herziening wordt onderstreept door de noodzaak voor de vergadering om te waken over de coherentie met de ambitieuze doelstelling inzake CO₂-emissiereductie op de lange termijn.
- (14) Met betrekking tot de bijdrage van alle economische sectoren aan de CO₂-emissiereductie, draagt de luchtvaart sinds 2012 bij dankzij haar integratie in het emissiehandelssysteem van de EU. De Commissie zal verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad en in voorkomend geval een voorstel indienen om er bij de toepassing van Corsia voor te zorgen dat de luchtvaart bijdraagt tot de EU-verbintenis om de uitstoot van broeikasgassen in de hele economie tegen 2030 te verlagen.
- (15) Besluit (EU) 2016/915 van de Raad moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Besluit (EU) 2016/915 van de Raad wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*

⁵ ICAO CAEP, 11 mei 2020.